

srm 

[short report]

maritime
economy

P3 Network e gli equilibri mondiali del trasporto marittimo: Gioia Tauro e Napoli nella rete dei carriers

P3 Network è il nome della nuova alleanza che sta per nascere tra i tre carrier europei, leader mondiali del trasporto marittimo container, la danese Maersk Line, la svizzera MSC e la francese CMA CGM, insieme detentrici di una quota di mercato del 37% dei teus (6,5 milioni) trasportati sul globo terrestre (Alphaliner 2013).

Economie di scala, efficienza gestionale, ottimizzazione del servizio sono gli obiettivi primari che si sono posti i tre titani ma ciò induce anche a preoccupazioni da parte degli operatori del trasporto marittimo che si pongono quesiti cui solo il tempo potrà rispondere.

La nuova rete di servizi vede assegnata una flotta di 255 portacontainer per una capacità di stiva pari a 2,6 milioni di teus e sarà suddivisa in cinque principali rotte di traffico: i collegamenti Asia-Nord Europa, che saranno realizzati con otto rotazioni; la rotta Asia-Mediterraneo/Mar Nero, che sarà coperta con cinque rotazioni; i collegamenti Asia-USA (West Coast) e Asia-USA (East Coast), realizzati rispettivamente con cinque e quattro rotazioni; le linee transatlantiche, che presenteranno cinque rotazioni.

L'alleanza porterà ad ottimizzare i container trasportati ed a rendere le navi piene di merci nei limiti del possibile, contrariamente a quanto successo sinora dove le *big ships* hanno spesso trasportato contenitori vuoti. A questo seguirà un minor di navi in circolazione poiché giocoforza le rotte verranno razionalizzate e ciò verosimilmente porterà all'utilizzo di mezzi più grandi; osservando la tabella alla fine dell'articolo viene all'occhio l'utilizzo delle 19.000 teus per coprire la rotta Asia Nord-Europa

denominata Albatros che nel Mediterraneo, come porto Europeo, tocca soltanto lo spagnolo Algeiras e qui già l'Italia è tagliata fuori così come in quasi tutti i servizi che prevedono questa rotta e che vedono passare le mega navi da 13 e 14 mila teus.

Sono comunque **cinque** i porti italiani inclusi nella rete di servizi del network, che CMA CGM, Maersk e MSC intendono avviare nel secondo trimestre del prossimo anno, dopo aver ricevuto il benestare dalle autorità competenti.

Il porto di **Gioia Tauro** verrà scalato nell'ambito dei collegamenti Asia-Nord Europa (servizio *Silk*), Asia-Mediterraneo/Mar Nero (servizi *Dragon* e *Jade*) e nei collegamenti transatlantici (servizi *Medusa* e *MedGulf*).

I porti di **Genova** e **La Spezia** saranno interessati dal servizio *Dragon* sulla rotta Asia-Mediterraneo, dal servizio *Medusa* sulla rotta Mediterraneo-USA costa orientale e dal servizio *MedGulf* sulla rotta Mediterraneo-Golfo USA, mentre il solo scalo spezzino sarà incluso anche nel servizio *Jade* che percorrerà la rotta Asia-Mediterraneo/Mar Nero. Il porto di **Trieste** sarà scalato dal servizio *Phoenix* sulla rotta Asia-Mediterraneo. Il porto di **Napoli** farà parte del servizio *Medusa* che collegherà il Mediterraneo con la East Coast USA.

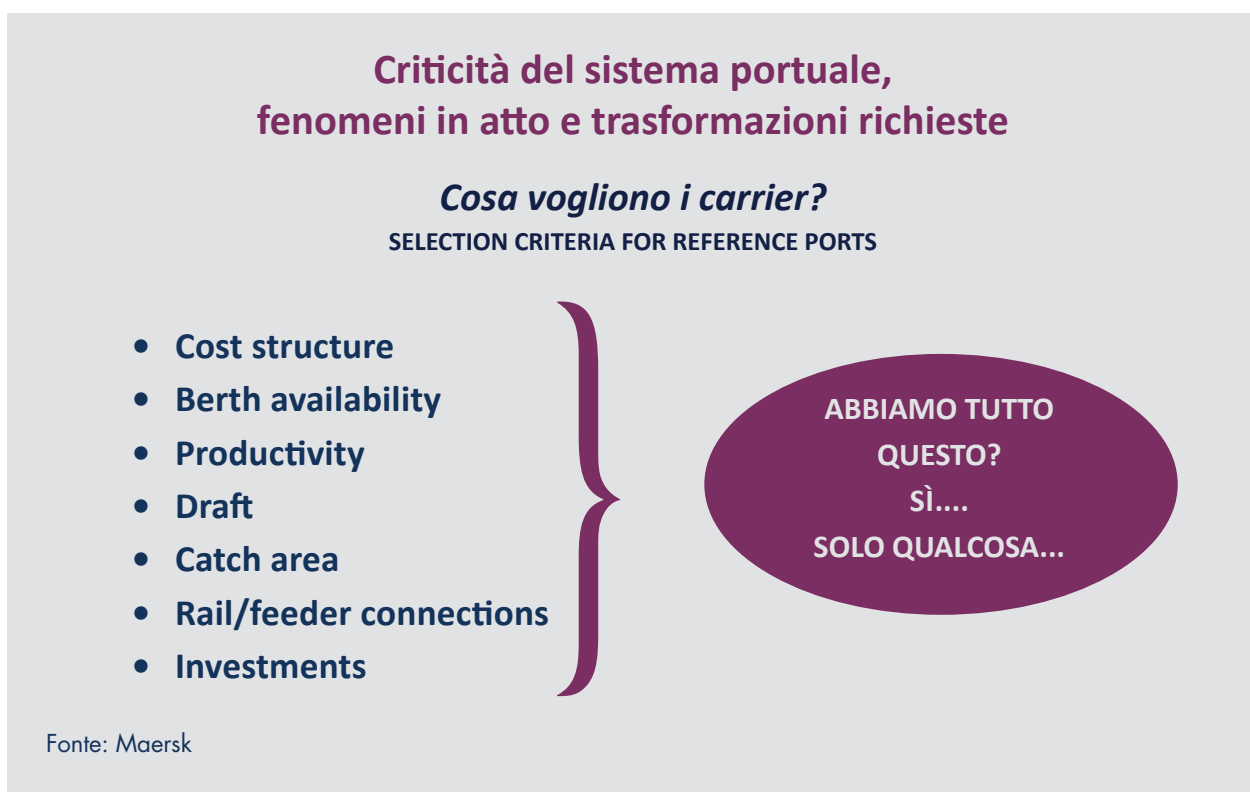
Le nostre realtà saranno comunque protagoniste della rotta Asia-Mediterraneo-Mar Nero e delle rotte transatlantiche mentre ad ora non sono coinvolte negli interessanti servizi che attraccano sulle west e east coast degli Stati Uniti.

Si è avviato anche quindi un processo di selezione dei porti che almeno per ora vede tre infrastrutture del nord – Genova, La Spezia e Trieste – e 2 del Mezzogiorno – Napoli e Gioia Tauro, protagoniste. Non volendo soffermarsi su quale potrà essere il ruolo svolto dagli altri porti hub e in generale dagli altri porti italiani che stanno comunque conseguendo buoni risultati, è bene affacciarsi a quelle emergenze che ora dovremmo affrontare alla luce di questo fenomeno, verosimilmente pensando che per forza di cose possano succederne altri dello stesso tipo. Più che altro si tratta di emergenze che i nostri porti dovranno comunque affrontare anche a prescindere da P3 ma che ora diventano sempre più pressanti.

Un buon inizio potrebbe essere quello di fare un punto della situazione sui dragaggi dei fondali dei nostri porti, il disegno dei fondali dovrebbe essere completato e fare una scelta che ha anche risvolti ambientali è opportuno. La P3 ha anche fissato il tonnellaggio delle navi che devono attraccare e rendersi conto che queste hanno bisogno di sbarchi e imbarchi rapidi nonché di fondali disponibili sarebbe una presa di coscienza di non poco conto. Iniziare i lavori poi sarebbe un altro passaggio necessario e da fare al più presto.

Un secondo passo potrebbe essere quello di chiudere ormai l'annosa vicenda della riforma portuale; la legge 84/94 ormai sta per compiere 20 anni e non si intravedono orizzonti di cambiamento. Al di là della normativa sarebbe anche in questo caso ottima cosa cercare di definire almeno i punti riguardanti l'autonomia finanziaria e i punti che dovrebbero rispondere alla domanda *“quali sono le risorse annualmente disponibili per lo sviluppo del nostro settore portuale”*.

In una ricerca di SRM fu posta al colosso Maersk la seguente questione *“come selezionate i porti da scalare?”* e la risposta fu *“li selezioniamo tenendo conto di”* (riportiamo la slide che fu proiettata all'evento di presentazione):



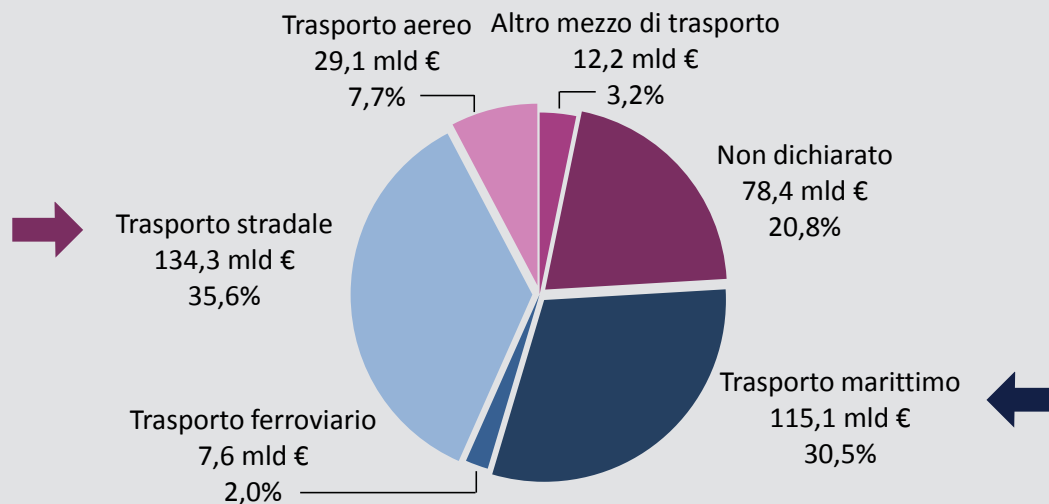
Ed al riguardo vorremmo soffermarci sull'ultimo punto che forse vuol dire selezionare i porti che investono e crescono offrendo quindi servizi di qualità.

Ebbene si rende allora necessario un piano di sviluppo portuale così come la Spagna ed altre nazioni europee hanno un programma che indichi di quante risorse si hanno disponibili e per fare cosa ma in modo puntuale e sicuro.

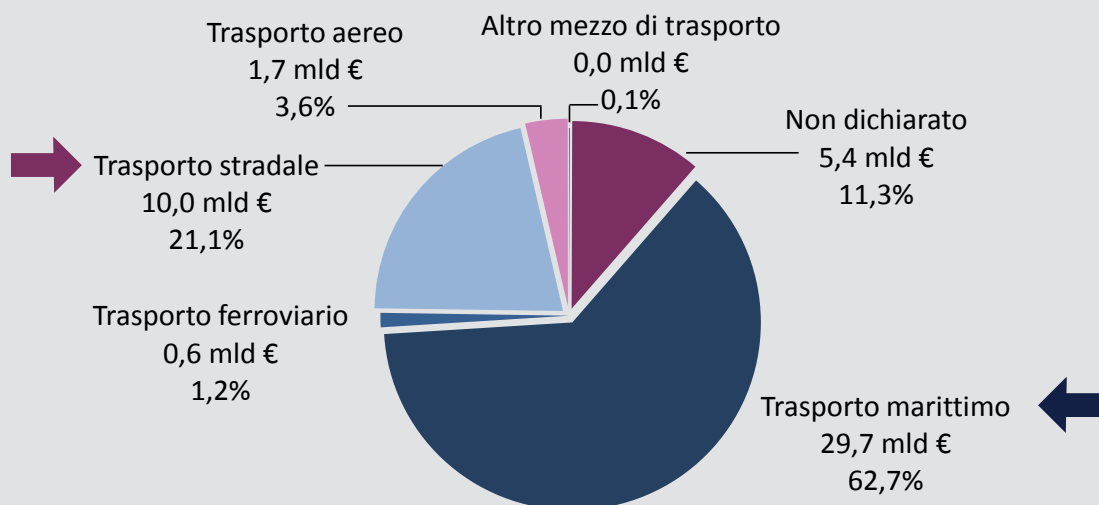
Il nostro sistema portuale poggia su una progettualità che ormai ha tanti anni e magari se la metà dei progetti rimasti fermi fosse stata realizzata probabilmente la P3 ma anche altri *carriers* avrebbero forse tenuto in maggior considerazione i nostri porti.

La nostra fotografia logistica: il commercio internazionale

Interscambio commerciale - ITALIA



Interscambio commerciale - MEZZOGIORNO



Fonte: SRM su Coeweb. Dati al 30.06.2013

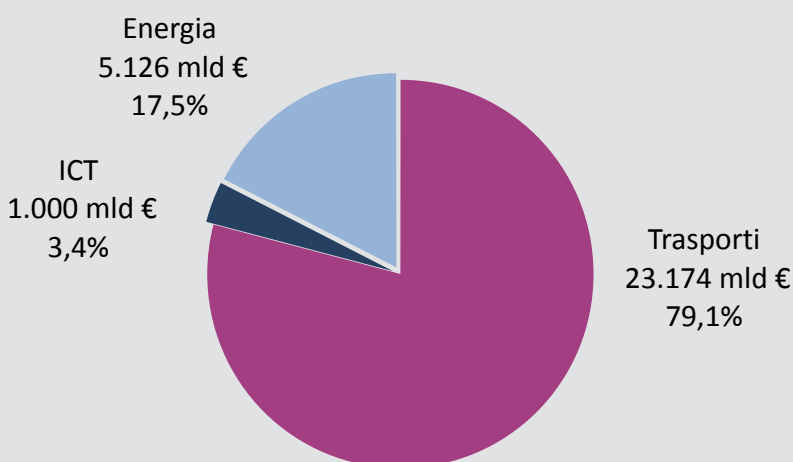
La strada con il 35,6% e il mare con il 30,5% sono le principali modalità di trasporto delle nostre merci. Quest'ultima percentuale raddoppia se si considera il Mezzogiorno.

È ancora ridotta la quota del trasporto merci su ferrovia (2%).

Tutto questo porta anche ad un'altra riflessione sull'utilizzo dei fondi comunitari. Siamo ad un passo dall'inizio della nuova programmazione dei fondi strutturali 2014-2020 e vi sarà una dotazione importante per realizzare e consolidare le infrastrutture; anche in questo caso occorre decidere quali infrastrutture potenziare e fare scelte precise se vogliamo andare avanti e cogliere le opportunità che offre il trasporto marittimo. Sino ad ora queste risorse sono state impiegate in modo lento e farraginoso, nonché con un efficacia modesta denotata dalle continue riprogrammazioni e ripensamenti sui settori in cui concentrarsi. SRM suggerisce da tempo di puntare su pochi progetti e che abbiano una valenza europea così da andare ad integrarsi con le reti TEN e con i mercati produttivi dove vi sia un'elevata presenza manifatturiera.

Una riflessione sul futuro

La nuova Agenda 2014-2020 il Programma Connecting Europe Facility



Fonte: elaborazione SRM su dati Commissione Europea, 2013

È indirizzato allo sviluppo di infrastrutture nei comparti dell'energia, dei trasporti e delle telecomunicazioni.

Ha uno stanziamento complessivo di quasi 30 mld di € dei quali 23,2 indirizzati ai trasporti. Per il completamento di tale rete la Commissione Europea stima che occorrono 540 mld di €.

Una stima di SRM porta a dire che l'aumento del 3% della nostra quota di mercato container nel Mediterraneo (opportunamente lavorata e quindi logisticizzata) porterebbe ad un aumento del fatturato delle nostre imprese di oltre 3,2 miliardi di euro. Stima da prendere con la dovuta cautela ma che dà comunque il senso della dimensione dell'opportunità (o del problema) che abbiamo. Una nazione come la nostra che ha la sua centralità geografica non dovrebbe essere al 24° posto del ranking mondiale (della World Bank) per competitività logistica; un posto di rilievo dovrebbe essere almeno il collocarsi nelle prime 10 posizioni.

Un Paese come il nostro che trasporta via mare un terzo dei propri interscambi commerciali e che ha un sistema armatoriale di primo livello dovrebbe avere una politica marittima e strategica fortemente votata alla competitività ed alla attrattività dei porti. Occorre dunque avviare una profonda riflessione su chi vogliamo essere sul tema del trasporto marittimo.

CONFIGURAZIONE DELLA NUOVA RETE DELL'ALLEANZA ARMATORIALE P3 NETWORK:

| Servizi Asia-Nord Europa | | | | |
|---|--|---|---|---|
| ALBATROS Ningbo Shanghai Xiamen Yantian Tanjung Pelepas Suez Algeciras Tanger Med Rotterdam Bremerhaven Wilhelmshaven Tanger Med Suez Tanjung Pelepas Yantian Ningbo 10 navi x19000 teu | LION Shanghai Ningbo Yantian Chiwan Tanjung Pelepas Suez Sines Anversa Zeebrugge Dunkerque Southampton Le Havre Marsaxlokk Suez King Abdullah Jeddah Singapore Vung Tao Nansha Hong Kong Yantian USWC 16 x 11500 teu | SHOGUN Kobe Nagoya Yokohama Ningbo Shanghai Hong Kong Yantian Tanjung Pelepas Suez Le Havre Felixstowe Bremerhaven Wilhelmshaven Rotterdam Suez Colombo Singapore Hong Kong Kobe 11 x 13000 teu | CONDOR Ningbo Shanghai Xiamen Hong Kong Chiwan Tanjung Pelepas Port Kelang Suez Southampton Amburgo Bremerhaven Felixstowe Zeebrugge Le Havre Algeciras Beirut Suez Port Kelang Chiwan Ningbo 10 x 8500 teu | SWAN Busan Dalian Tianjinxingang Qingdao Ningbo Shanghai Chiwan Yantian Tanjung Pelepas Suez Rotterdam Amburgo Bremerhaven Anversa Suez Tanjung Pelepas Shanghai Busan 11 x 13000 teu |
| BALTIC Busan Kwangyang Shanghai Yantian Tanjung Pelepas Suez Bremerhaven Gdansk Aarhus Bremerhaven Felixstowe Suez Singapore Chiwan Busan 12 x 14000 teu | SKAW Qingdao Ningbo Shanghai Nansha Yantian Tanjung Pelepas Colombo Suez Felixstowe Bremerhaven Goteborg Rotterdam Anversa Le Havre Suez Salalah Khor Fakkan Jebel Ali Singapore Chiwan Qingdao 12 x 13000 teu | SILK Tianjin Xingang Kwangyang Busan Qingdao Shanghai Ningbo Chiwan Singapore Suez Le Havre Anversa Amburgo Felixstowe Gioia Tauro Suez Khor Fakkan Jebel Ali Singapore Yantian Tianjin Xingang 12 x 13000 teu | | |

| Servizi Asia-Mediterraneo/Mar Nero | | | | |
|---|---|--|--|--|
| DRAGON Dalian Xingang Tianjing Busan Ningbo Shanghai Xiamen Chiwan Yantian Singapore Port Kelang King Abdullah City Marsaxlokk La Spezia Genova Fos Sur Mer Valencia Gioia Tauro Port Said King Abdullah City Jeddah Port Kelang Singapore Xiamen Dalian | JADE Qingdao Shanghai Ningbo Nansha Chiwan Yantian Singapore Gioia Tauro Valencia Barcellona Fos Sur Mer La Spezia Gioia Tauro Marsaxlokk Salalah Khor El Fakkan Jebel Ali Abu Dhabi Singapore Qingdao | TIGER Qingdao Busan Shanghai Ningbo Xiamen Yantian Chiwan Singapore Suez Transit Port Said Beirut Istanbul Evyap Piraeus Marsaxlokk Port Said King Abdullah Jabel Ali Khor Al Fakkan Singapore Yantian | PHOENIX Busan Ningbo Shanghai Hong Kong Chiwan Yantian Singapore Port Said Koper Trieste Rijeka Port Said Tanjung Pelepas Chiwan Yantian Xiamen Los Angeles (ca) Oakland (ca) Vladivostok Busan | GREAT SEA Busan Qingdao Shanghai Ningbo Yantian Chiwan Singapore Port Kelang Evyap Istanbul Constanta Odessa Ilyichevsk Istanbul Piraeus Port Said Singapore Xiamen |
| Servizi Asia-USA (West Coast) | | | | |
| PEARL Europa Suez Singapore Vung Tau Nansha Hong Kong Yantian La/Long Beach Vostochniy Shanghai Ningbo Yantian Chiwan Tanjung Pelepas Suez Europa 16 x 11500 teu | EAGLE Europa Suez Tanjung Pelepas Chiwan Yantian Xiamen La/Long Beach Oakland Vostochniy Busan Ningbo Shanghai Hong Kong Chiwan Yantian Singapore Suez Europa 15 x 9500 teu | JAGUAR Oakland-Orient Kaohsiung Hong Kong Xiamen Fuzhou Shanghai Ningbo Long Beach Vostochniy Dalian-Orient 13 x 9500 teu | NEW ORIENT La/Lgb-Orient Dalian Xingang Qingdao Shanghai La/Long Beach Oakland Kaohsiung-Jaguar 13 x 9500 teu | SUNRISE Kobe Busan Qingdao Kwangyang Busan Hakata Nagoya Yokohama La/Long Beach Oakland Dutch Harbor Yokohama Kobe 6 x 4500 teu |
| Servizi Asia-USA (East Coast) | | | | |
| EMPIRE Yokohama Shanghai Ningbo Hong Kong Yantian Suez New York Norfolk Savannah Suez Tanjung Pelepas Hong Kong Yantian Shanghai Busan USWC 16 x 8500 teu | AMERICA Xiamen Chiwan Yantian Singapore Salalah Suez Haifa New York Baltimore Norfolk Savannah Freeport Haifa Suez Salalah Colombo Singapore Shanghai 12 x 8500 teu | ATLANTIC Kaohsiung Ningbo Shanghai Tanjung Pelepas Suez Valencia Algeciras New York Savannah Charleston Tangier Marsaxlokk Suez Singapore Kaohsiung 12 x 8500 teu | EVERGLADES Yantian Ningbo Shanghai Qingdao Busan Panama Miami Houston Mobile Panama Vostochniy Yantian 10 x 5000 teu | SUNRISE Kobe Busan Qingdao Kwangyang Busan Hakata Nagoya Yokohama La/Long Beach Oakland Dutch Harbor Yokohama Kobe 6 x 4500 teu |

| Servizi transatlantici | | | | |
|--|--|---|--|--|
| <i>US NATL</i> | <i>US SATL/MEXICO</i> | <i>US GULF</i> | <i>MEDUSA</i> | <i>MEDGULF</i> |
| Bremerhaven Felixstowe Rotterdam Anversa Le Havre New York Baltimore Norfolk New York Bremerhaven Felixstowe Rotterdam Anversa Le Havre New York | Anversa Rotterdam Bremerhaven Le Havre Charleston Freeport Miami Veracruz Altamira Miami Savannah Charleston Anversa Rotterdam Bremerhaven Le Havre | Anversa Rotterdam Felixstowe Bremerhaven Le Havre New York Charleston Savannah Houston New Orleans Mobile Freeport Norfolk Anversa Rotterdam Felixstowe Bremerhaven Le Havre | Gioia Tauro Napoli La Spezia Genova Fos Sur Mer Valencia Sines New York Boston Baltimore Norfolk Savannah Charleston Valencia Gioia Tauro Napoli La Spezia Genova Fos Sur Mer Valencia Sines New York | Gioia Tauro La Spezia Genova Barcellona Valencia Sines Freeport port Everglades Veracruz Altamira Houston New Orleans Miami Freeport Sines Algeciras Barcellona Gioia Tauro La Spezia Genova Barcellona Valencia Sines Freeport |